

DISPOSICIONES OFICIALES

LEY

Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Se consideran ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público con motor mecánico de cualquier clase que se concedan en adelante y no estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo 1.º de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Los ferrocarriles secundarios se dividen en dos categorías, según reciban ó no garantía de interés por el Estado.

Se consideran ferrocarriles estratégicos aquellos que, con independencia del servicio que prestan á otros intereses generales, atiendan directamente á necesidades ó conveniencias de la defensa nacional.

El plazo de concesión de todos estos ferrocarriles no podrá exceder de noventa y nueve años.

Art. 2.º Los ferrocarriles mencionados en el artículo anterior serán considerados como de utilidad pública, con derecho á la expropiación forzosa, á la exención del impuesto sobre los billetes de los viajeros y los transportes de mercancías durante los diez primeros años de la explotación, al aprovechamiento de las obras construidas por el Estado, las Provincias y los Municipios, previa la correspondiente concesión, que se otorgará siempre que no impida el uso ordinario de aquéllas, y á los demás beneficios concedidos por el art. 31 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Para la adquisición del material fijo y móvil destinado á la construcción y explotación de estos ferrocarriles se observarán los preceptos de la ley de 31 de Enero de 1907.

Las Empresas de estos ferrocarriles podrán utilizar en su propio provecho para el servicio del público el telégrafo y el teléfono donde no los hubiere del Estado.

Art. 3.º Los concesionarios podrán, previa autorización del Gobierno, transferir sus derechos, quedando sujeto el que los adquiera en los mismos términos y con idénticas garantías al cumplimiento de las obligaciones inherentes á la concesión.

Art. 4.º Las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción ó explotación de los ferrocarriles comprendidos en esta ley, tendrán su domicilio en España y estarán sometidas á las leyes españolas.

Art. 5.º Estos ferrocarriles quedarán sometidos á los Reglamentos de transportes militares dictados por el Gobierno ó que en lo sucesivo se dictaren.

En caso de guerra ó de alteración de orden público, el Gobierno podrá disponer la suspensión de la circulación por estas vías, sin indemnización de ningún género, pudiendo también utilizarlas mediante tarifas especiales previamente establecidas.

Art. 6.º Durante la construcción y explotación, el Gobierno tomará las medidas convenientes para asegurar la solidez y estabilidad de las obras y el material de estos ferrocarriles, y ejercerá la inspección necesaria para que la explotación se realice en las debidas condiciones de seguridad, higiene y comodidad, sin perjuicio de cuanto pueda disponerse en la ley de Policía de estas líneas.

Art. 7.º Cuando no se hayan empezado las obras en el plazo marcado, ó no se construyan con arreglo á la fórmula de progreso establecida, ó no se ultimen en el periodo señalado, ó no se explote la línea de la manera determinada de los pliegos de condiciones de la concesión, caducará ésta, con pérdida de la fianza si no estuviere devuelta.

El expediente que al efecto se instruya se limitará á hacer constar cualesquiera de los hechos señalados como causa de caducidad en el párrafo anterior, y se resolverá con audiencia del concesionario y previo informe del Consejo de Obras públicas y el de Estado.

Art. 8.º Declarada la caducidad, el Ministerio de Fomento se incautará de las obras y del material fijo y móvil de la línea, encargándose de la explotación si hubiere lugar á ello.

Art. 9.º Si al declarar la caducidad no se hubieren comenzado las obras, quedará la Administración desligada de todo compromiso con el concesionario. En caso de que se hubieren efectuado algunas obras, ó todas ellas, la concesión se sacará á subasta por término de sesenta días, y se adjudicará al mejor postor. El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según tasación, los gastos del proyecto, los terrenos ocupados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y explotación existentes, deducidos los auxilios prestados al concesionario por el Estado, las Provincias ó los Municipios en terrenos, obras, metálico ó otra clase de valores.

Si el ferrocarril estuviere en explotación, se tendrá en cuenta, para tasarlo, su valor industrial de presente y de porvenir.

La tasación se practicará por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos designado por el Ministerio de Fomento y un perito nombrado por el concesionario.

Si la subasta quedare desierta, se anunciará una segunda y última por término de cuarenta días, con rebaja de la tercera parte del tipo de tasación.

Art. 10. Si en cualquiera de las dos subastas á que se refiere el artículo anterior se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, se adjudicará la concesión al mejor postor, el cual depositará la fianza fijada en los anuncios, siendo aplicables al nuevo concesionario los preceptos de esta ley, y entendiéndose subrogado al anterior en todos los derechos y obligaciones no modificadas en el mismo número.

Del importe de las obras rematadas se deducirán los gastos de tasación y subasta y los hechos por el Estado para continuar la explotación, entregándose el resto al primitivo concesionario.

En caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las dos subastas, quedarán las obras y materiales á beneficio del Estado, sin que el concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

Art. 11. Cuando el concesionario justifique la imposibilidad de comenzar ó terminar las obras dentro de los plazos fijados, el Gobierno, previo informe del Consejo de Obras públicas, podrá prorrogarlo por tiempo que no exceda de la tercera parte de su respectiva duración.

Cualquiera otra prórroga sólo podrá ser concedida por medio de una ley.

Los concesionarios no podrán alegar para dejar de cumplir sus compromisos las dificultades que oponga el terreno para ejecutar las obras, ni la diferencia que resulte entre la longitud efectiva de cada línea y la consignada en el plan general, ni la mayor ó menor posibilidad de utilizar carreteras ó otras obras que se hayan supuesto aprovechables.

Art. 12. Al terminar el plazo de cada concesión, el Estado entrará en posesión de las líneas, con todas sus dependencias y el goce completo del derecho de explotación.

A este fin se practicará con tres años de antelación un reconocimiento general en la línea por los Ingenieros del Estado, y el Ministro de Fomento, en vista de su dictamen, ordenará lo preciso para que las obras, edificios y material se encuentren en buen estado el día de su reversión.

Si el concesionario se negara á cumplir las órdenes dictadas al efecto, el Ministro dispondrá su ejecución por cuenta de la Empresa, embargando, si fuere preciso, los productos de la explotación.

Art. 13. Ninguna concesión constituye monopolio, no pudiendo, por tanto, dar lugar á reclamación el otorgamiento de otras de ferrocarriles, caminos, canales de navegación, etc.

Art. 14. Las disposiciones de la legislación de ferrocarriles de interés general, entre los que se declaran comprendidos los secundarios y los estratégicos, se aplicarán á éstos en cuanto no estén modificadas por la presente ley.

CAPÍTULO II

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 15. Se consideran ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en el plan único resultante de la reunión de los dos aprobados por los Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y 2 de Noviembre de 1905. Este plan general se publicará como apéndice de la presente ley.

La anchura de la vía entre los bordes interiores de los carriles será

de un metro, salvo aquellos casos en que el Gobierno estime conveniente modificarla.

Art. 16. El Gobierno, á instancia de las Diputaciones provinciales ó Ayuntamientos interesados, podrá adicionar al plan de ferrocarriles secundarios, previa audiencia del Consejo de Obras públicas, aquellas líneas que consideren de interés general.

Art. 17. El Estado, á partir del mes siguiente al del comienzo de la explotación de cada una de las secciones, y por todo el tiempo que resulte de la subasta, garantizará un interés, que no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital correspondiente á la construcción, con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno como base de la concesión.

Art. 18. Si durante tres años consecutivos el producto líquido de la explotación excediere del 6 por 100, el concesionario reintegrará al Estado el importe de las cantidades recibidas en garantía del interés, mediante la entrega de la tercera parte del exceso que obtenga, á partir del cuarto año en que se haga la liquidación con un beneficio neto superior al 6 por 100.

Art. 19. Para los efectos de la garantía del interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos, uno constante y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

El término constante y el coeficiente del variable se fijarán por el Ministerio de Fomento, oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio para la subasta de la concesión.

Una vez otorgada ésta, no podrán elevarse con motivo alguno durante todo el tiempo del compromiso entre el concesionario y el Estado las cifras de los gastos de explotación.

Art. 20. Si diez años después de comenzar la explotación de una línea fuera necesario todavía que el Estado satisficiera toda ó parte de la garantía del interés, el Gobierno podrá nombrar un Delegado que intervenga en la dirección y explotación.

Este Delegado cesará en sus funciones tan luego como las líneas produzcan, cuando menos, durante tres años, un 5 por 100.

Art. 21. Cualquier particular ó entidad puede tomar la iniciativa para el estudio de estas líneas, con determinación de las condiciones facultativas y económicas de construcción y explotación y de las tarifas máximas.

Recibido dicho estudio, el Ministerio de Fomento abrirá concurso para que puedan presentarse otros en el plazo máximo de sesenta días.

El proyecto que el Gobierno apruebe, previo informe del Consejo de Obras públicas, servirá de base para la subasta, que se anunciará con dos meses de anticipación.

Al aprobarse el estudio de cada línea se fijarán los plazos en que hayan de comenzar y terminar las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma á que asciende el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depositada para tomar parte en la subasta, consignándose estas condiciones en el anuncio.

Art. 22. La subasta versará sobre el capital á garantizar, la cuantía del interés, los plazos de la concesión y de la garantía y la mejora del coeficiente de explotación.

El dueño del proyecto tendrá derecho al tanteo en la subasta ó al pago de dicho proyecto por el concesionario, según tasación, que no podrá exceder de 500 pesetas por kilómetro.

Cuando el dueño del proyecto no hiciera uso del derecho de tanteo, podrán ejercitarlo las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción de la línea, siempre que rebajen por lo menos el 2 por 100 del importe del interés, garantizado al adjudicatario.

No podrán ser expedidos los títulos de la concesión mientras el concesionario no garantice el cumplimiento de sus obligaciones, aumentando hasta el 5 por 100 del importe del presupuesto el depósito constituido para tomar parte en la subasta. Si el concesionario dejare transcurrir treinta días sin completar dicho depósito, se dejará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza, y se anunciará de nuevo la subasta de la concesión por el término de cuarenta días.

El depósito del 5 por 100 del presupuesto será devuelto cuando estén ejecutadas obras por el doble de su valor.

Art. 23. La tarifa general máxima de precios, así como las condiciones que habrán de regir en su aplicación, no podrán ser modificadas sin aprobación del Gobierno.

Mientras el Estado abonare en todo ó en parte el interés á que por la subasta se hubiere obligado, se reserva el derecho á fijar, oyendo al

concesionario, las tarifas máximas para el transporte de minerales, aves, ganados, y, en general, de productos alimenticios, abonos y semillas.

Los concesionarios de estos ferrocarriles quedan sometidos á la revisión de las tarifas, con arreglo al art. 49 de la ley general de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 24. Se reservará un departamento para la conducción de la correspondencia pública en un tren diario de ida y vuelta, cuya marcha y composición se someterán á la aprobación del Gobierno. Los demás trenes se organizarán sin más limitaciones que las de la policía de seguridad.

Los servicios del Estado se prestarán con arreglo á la tarifa especial fijada en el pliego de condiciones para la subasta de la concesión.

Art. 25. El Gobierno podrá utilizar la explotación de una parte de la línea, aun cuando ésta no se halle totalmente terminada, siempre que no resulte comprometida la seguridad.

Art. 26. Cualquier ferrocarril de los comprendidos en el plan de los secundarios subvencionados con la garantía del interés podrá ser concedido en las mismas condiciones de las líneas no subvencionadas á que se refiere el capítulo III, siempre que así se solicite antes del anuncio de la subasta.

CAPÍTULO III

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS, SIN GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 27. Se consideran ferrocarriles de esta clase, cualquiera que sea el ancho de la vía que se fije por el concesionario, los que se construyan y exploten sin ninguna subvención directa en metálico ni garantía de interés por el Estado.

Su concesión se otorgará por el Ministerio de Fomento con arreglo á esta ley; pero cuando implique la ocupación de terrenos del Estado ó la expropiación forzosa del dominio privado ó corporativo, se someterán á la aprobación de las Cortes.

Art. 28. Los concesionarios de estas líneas podrán fijar libremente sus tarifas, poniéndolas en conocimiento del Gobierno, y dándoles publicidad con quince días de anticipación, por lo menos, á la fecha en que hayan de regir.

Estos ferrocarriles prestarán los servicios de correos, telégrafos, teléfonos, conducción de presos y penados y otros transportes del Estado con arreglo á una tarifa especial, que se fijará en el pliego de condiciones de cada concesión.

El concesionario podrá organizar con toda libertad el servicio de trenes, sin perjuicio de lo que exija la seguridad del tránsito, pero sometiendo la composición y marcha de los correos á la aprobación gubernativa.

Art. 29. Para solicitar la concesión de estos ferrocarriles se dirigirá al Ministro de Fomento una instancia, acompañada del proyecto de la línea, que constará:

A. De una Memoria explicativa del objeto y ventajas de la obra y de las razones que abonan el trazado elegido.

B. De un plano y un perfil longitudinal de la línea.

C. De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios.

D. De una apreciación alzada del coste del establecimiento.

Cuando en la solicitud de concesión se pretenda alguno de los beneficios expresados en el art. 2.º, se acompañará también el documento que acredite el depósito en garantía de la petición del 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra.

Art. 30. En los casos en que se pretendan los beneficios indicados en el párrafo último del artículo anterior, al otorgarse cada concesión se fijarán los plazos de comienzo y término de las obras y la fórmula de progreso de éstas, ó sea la cantidad de obra que deba ejecutarse en cada período, aumentándose el depósito hasta el 3 por 100 del presupuesto total, como fianza para el cumplimiento de las cláusulas estipuladas.

Si el concesionario deja transcurrir treinta días desde que se le notifique la concesión sin completar dicho depósito, perderá la fianza prestada en garantía de su instancia y todos sus derechos á la concesión solicitada.

La garantía del 3 por 100 del presupuesto será devuelta cuando estén ejecutadas obras por el doble de su valor.

Art. 31. Queda el Gobierno facultado para otorgar á los ferrocarriles económicos concedidos con anterioridad, ó cuya concesión estuviere tramitándose al promulgarse la presente ley, los beneficios que

determina el art. 2.º, exceptuando la excepción de impuestos, siempre que los interesados se sometan a las obligaciones establecidas por esta misma ley para los ferrocarriles secundarios no subvencionados, sin que puedan obtener en caso alguno garantía de interés ni subvención de ningún género por el Estado.

CAPÍTULO IV

DE LOS FERROCARRILES ESTRATÉGICOS

Art. 32. Se consideran ferrocarriles estratégicos las líneas comprendidas con tal carácter en el plan mencionado en el art. 15 y las demás que se expresan en el 35. De unas y otras se publicará un plan como apéndice de la presente ley, el cual podrá ser modificado o ampliado por el Gobierno, previo informe del Consejo de Obras públicas y de la Junta de Defensa nacional.

Art. 33. El Gobierno, por propia iniciativa ó á petición de cualquier particular ó entidad, acordará la celebración de concursos para la presentación de proyectos de ferrocarriles estratégicos.

En el anuncio del concurso se determinarán, previo informe del Consejo de Obras públicas y de la Junta de Defensa nacional, el trazado general de la línea, los requisitos que han de reunir las obras y el material fijo, móvil y de tracción para garantía de los servicios pecuniarios de estos ferrocarriles y las demás condiciones de los proyectos.

Servirá de base para la subasta el proyecto que apruebe el Gobierno como resultado del concurso, previo informe del Consejo de Obras públicas y de la Junta de Defensa nacional.

Al aprobarse el estudio de cada línea, se fijarán los plazos en que hayan de comenzar y terminar las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma á que asciende el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depositada para tomar parte en la subasta, consignándose estas condiciones en el anuncio.

Art. 34. El Consejo de Administración de las Compañías concesionarias de estos ferrocarriles se compondrá en todo tiempo de ciudadanos españoles con residencia en España.

Art. 35. El Gobierno abrirá desde luego, con arreglo á las prescripciones de esta ley, los concursos correspondientes para la presentación de proyectos de las siguientes líneas:

Primero. Uno de vía ancha desde Pontevedra á Ribadavia, pasando por Puente Caldelas, prolongación de la del Carril á Pontevedra.

Segundo. Las de un metro necesarias para enlazar Carril con el Ferrol, el Ferrol con Irún y Figaredo con León.

El Gobierno determinará los puntos de enlace de las antedichas líneas.

Tercero. Las de un metro que falten para completar las del mismo ancho en la costa S. y SE., desde San Fernando á Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa.

Art. 36. Para la ejecución de lo dispuesto en los números 2.º y 3.º del artículo anterior, si el Gobierno lo considera conveniente, se utilizarán en todo ó en parte las líneas de vía ancha construidas ó en construcción, á fin de que pueda circular por ellas el material móvil de un metro de ancho, colocando al efecto un tercer carril ó utilizando la explanación en la forma que sea preferible, previo convenio con las Compañías ó concesionarios respectivos.

Art. 37. La subasta de la concesión de cada una de las líneas á que se refiere el art. 35, se anunciará inmediatamente después de haber sido aprobado el respectivo proyecto.

Art. 38. Serán aplicables á los ferrocarriles estratégicos las disposiciones de los artículos 15 (segundo párrafo), 17 al 20 y 22 al 25 de la presente ley.

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á ella.

El Ministro de Fomento dictará el Reglamento general.

ARTÍCULO ADICIONAL

La cantidad que anualmente haya de satisfacerse por la garantía de interés que establece la presente no podrá exceder de 10 millones de pesetas.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á 26 de Marzo de 1903.—Yo el Rey.—El Ministro de Fomento, Augusto González Besada.

APÉNDICE DE LA LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS
Y ESTRATÉGICOS DE 26 DE MARZO DE 1903

Plan de ferrocarriles secundarios con garantía de interés, formado con arreglo á lo dispuesto en el art. 15 de la ley.

Longitud
aproximada
en kilómetros.

Líneas situadas en la Península.

De Pontevedra por Estrada y Lalin á Sarria.....	135
De Ribadesella á Gijón.....	70
De Cornellana á Cangas de Tineo.....	48
De Beranga á Santoña.....	17
De Treto á Laredo.....	6
De Munguia á Bermeo y Pedernales.....	24
De Guernica á Ondárroa por Lequeitio.....	28
De Vitoria á Izarra.....	25
De Zumarraga á Zumaya.....	35
De Sádaba á Gallur.....	54
De Cariñena á Rieja.....	25
De Léceña á la Puebla de Híjar.....	24
De Teruel á Cuenca.....	180
De Alcañiz, La Pobleta, Morella y Chert á Vinaroz...	125
De Terrens á Lérida.....	17
De Pons á Guisona y Cervera.....	30
De Cervera á Tarragona por Bellmunt y Santa Coloma.	76
Del ramal de Bellmunt á Igualada.....	22
De Tarrasa á Papiol.....	16
De Villanueva y Geltrú por Villafranca á Igualada...	60
De Soneja por Ain á Nules.....	38
De Liria á Chelva.....	48
De Castalla á Pinoso.....	40
De Fortuna á Caravaca por Archena y Mula.....	75
De Totana á Mazarrón.....	32
De Calasparra á Caravaca.....	28
De Almería por Dalias á Berja.....	45
De Vélez Rubio á Almendricos.....	30
De Torre del Mar por Vélez Málaga á Periana.....	30
De Jerez á Setenil por Villamartin.....	125
De Morón por Pruna al ferrocarril de Jerez á Setenil..	44
De Almadén de la Plata por Cazalla á Constantina....	48
De Estación de la Junta (ferrocarril de Sevilla á Cala) por Aracena á la línea de Zafra á Huelva.....	45
De Cáceres á Trujillo.....	46
De Salamanca á Ledesma.....	36
De Vitigudino á Bogajo.....	15
De Ávila por Piedrahita y Barco de Ávila á Béjar....	108
De Ponferrada á Palacios de Sil.....	48
De Villalón á Palencia por Villarramiel.....	45
De Palencia á Carrión de los Condes.....	35
De Riosco á Villada por Villalón.....	36
De Peñafiel por Cuéllar á Yanguas.....	64
De Haro á Ezcaray á Santo Domingo de la Calzada....	32
De Calahorra á Arnedillo.....	25
De San Esteban de Gormaz á Sepúlveda.....	72
De Segovia á Ávila.....	68
De Sigüenza á Maranchón.....	40
De Guadalajara á Brihuega y Cifuentes.....	54
De Toledo á Bargas.....	14
De Toledo á Mora, Consuegra y Madridejos..	62
De Alcázar á Malagón.....	70
De Alcaudete á Alcalá la Real.....	30
De Pedro Abad por Bujalance y Porcuna y Martos....	65
De Priego por la estación de Luque Baena y Castro del Río á Fernán Núñez.....	68
De Hinojosa á la estación de Belalcázar.....	35
De Mondoñedo al ferrocarril de Lugo á Ribadeo.....	20
De Sarria á la estación de Becerreá.....	25
De Belmonte al ferrocarril de Cornellana á Cangas de Tineo.....	15
De Castañeda á Torrelavega.....	12
De Ondárroa por Marquina á Ermua.....	28
De Oñate á San Prudencio.....	7

Longitud
aproximada
en kilómetros.Longitud
aproximada
en kilómetros.

De Cariñena á Duroca.....	44
De Fraga á Caspe.....	45
De Caspe á Alcañiz.....	25
De Lérida á Fraga.....	30
De Reus á Montroig.....	16
De Sils á Santa Coloma de Farnés.....	15
De Lérida á Granadella.....	35
De Gandesa á la estación de Ascó.....	30
De Chelva á Ademuz.....	65
De Ademuz á Teruel.....	42
De Alberique á Ayora por Enguera.....	55
De María por Vélez Blanco á Vélez Rubio.....	30
De Baza á la Puebla de Don Fadrique.....	10
De Villamartin por Grazalesa á la estación de Cortes.....	45
De Almadén de la Plata por Ronquillo á la línea de Sevilla á Cala.....	30
De Moguer á la estación de San Juan del Puerto (ferrocarril de Sevilla á Huelva).....	8
De Campanario por Puebla de Alcocer á Herrera del Duque.....	75
De Trujillo á Logrosán.....	50
De Logrosán á la estación de Chillón (ferrocarril de Madrid á Badajoz por Almadén).....	125
De Navalmoral á Jarandilla.....	25
De Béjar á Sequeros.....	35
De Sequeros á Fuente de San Esteban.....	48
De Villalpando á Villanueva de Campos.....	15
De Riaño á Cistierna.....	40
De La Magdalena á La Robla.....	25
De Aranda á Palencia.....	81
De Carrión de los Condes á Guardo por Saldaña.....	51
De Valladolid á Toro por Tordesillas.....	55
De Tordesillas por Nava del Rey y Fuentesauco á la estación de Cubo del Vino (ferrocarril de Plasencia á Astorga).....	70
De Castil de Peones por Belorado á Santo Domingo de la Calzada, con ramal á Pradoluzgo.....	57
De Logroño á Torrecilla de Cameros.....	32
De Torrecilla de Cameros á Lumbrales.....	22
De Arnedillo á Las Ruedas.....	15
De Marañón por Molina á Calamocha.....	100
De Calamocha á Vivel.....	35
De Vivel á Monroyo.....	83
De Guadalajara á Huete.....	94
De Orusco por Mondéjar y siguiendo el valle del Tajo á Cifuentes.....	88
De Cifuentes á la línea de Sigüenza á Marañón.....	38
De Colmenar de Oreja por Belmonte á Villarejo de Salvanés.....	12
De Almorox á Talavera.....	60
De Toledo á Navahermosa.....	50
De Navahermosa á Talavera.....	48
De Cabañas de la Sagra al puente de Algodor.....	14
De Alcázar á Madridilejos.....	32
De Alcázar á Tomelloso.....	30
De Ciudad Real á Piedrabuena.....	25
De Alcázar á Oenca.....	135
De Lucena á Iznájar por Bute.....	30
De Fernán Núñez á Écija.....	45
De Hinojosa á la línea de Belmez á Pozoblanco por Villanueva.....	15

Líneas situadas en las islas Baleares.

De Palma al puerto de Sóller.....	36
De Establimens á la línea anterior.....	5
De Puebla á Alcudia.....	20
De Manacor á Artá.....	23
De Mahón á Ciudadela.....	46

Líneas situadas en las islas Canarias.

De Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	49
De Puerto de refugio de la Luz á Agaete.....	53

Plan de ferrocarriles estratégicos formado con arreglo á lo dispuesto en el art. 32 de la ley.Longitud
aproximada
en kilómetros.*Líneas situadas en la Península.*

De Coruña por Carballo á Corcubión.....	105
De Santiago por Carballino á Orense.....	108
De Orense por Ginzó de Limia y Verín á Portugal por Chaves.....	82
De Pamplona á Logroño por Estella.....	116
De Barbastro á Boltaña por Estada.....	58
De Estada y Tamarite á Balaguer.....	82
De Balaguer á Pons.....	40
De Pons á Puigcerdá.....	104
De Basella á Solsona, Cardona y Manresa.....	78
De Olot á Rosas.....	58
De Requena por Casas Ibáñez y Albacete á Alcázar.....	163
De Villajoyosa á Denia.....	60
De Canjáyar á Almería.....	34
De Tabernas á empalmar con el ferrocarril de Canjáyar á Almería.....	20
De Granada á Motril por Orjiva.....	80
De Orjiva á Lobras.....	24
De Torre del Mar á Maro.....	24
De Huelva á Ayamonte por Gibralfuente.....	58
De Badajoz á Fregenal por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros.....	108
De Ciudad Rodrigo por Hoyos, Coria y Torrejuncillo á la estación del río Tago en el ferrocarril de Malpartida de Plasencia á Cáceres.....	132
De Benavente á Villanueva de Campos.....	22
De Benavente á la Puebla de Sanabria.....	90
De Palanquinos por Valencia de Don Juan, Valderas y Villanueva de Campos á Medina de Rioseco.....	90
De Burgos por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus á Ontaneda.....	150
De Trespaderne á Miranda.....	54
De Soria á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	48
De Valdepeñas por Infantes y Villanueva de la Fuente á Alcázar.....	85
De Linares á La Carolina.....	30
De Villagarcía al ferrocarril de Pontevedra á Sarria.....	20
De Ferrol por Santa Marta de Ortigueira al Barquero.....	70
Del Barquero por Vivero á Ribadeo.....	74
De Ribadeo á Pravia.....	106
De Pravia á Gijón.....	40
De Verín á Puebla de Sanabria por San Juan de Laza.....	88
De Santiago á Carballo.....	50
De Tuy á La Guardia.....	25
De Palacios de Sil á Cangas de Tineo.....	68
De Zamora á Fermoselle.....	60
De Burgos á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	95
De Soria á Calatayud.....	90
De Pamplona á Plazaola.....	40
De Andoain á Lasarte.....	7
De Pamplona á Santisteban.....	60
De Sádaba á Sangüesa.....	46
De Marcilla á la línea de Pamplona á Logroño.....	45
De Guardiola á Olot.....	85
De Blanes á Vilajuiga.....	100
De Solsona á Gironella, con ramal á Berga.....	35
De Graus á la línea de Barbastro á Boltaña.....	22

	Longitud aproximada en kilómetros.
De Cartagena á Águilas.....	69
De Alcántara á la estación del río Tajo (ferrocarril de Madrid á Cáceres).....	40
De Badajoz por Alburquerque á San Vicente de Alcántara.....	65
De Alcántara á San Vicente de Alcántara.....	64
De Castellón á Chert.....	75
De Jarandilla á Plasencia.....	38
De Zafra á Villanueva por Jerez de los Caballeros....	85
De Castellón á Lucena.....	45
De Almendralejo á Santa Marta.....	30
De la línea de Gandía á Denia por Pego á Muro.....	66
De San Fernando al Campo de Gibraltar por Medina Sidonia.....	102
De Algeciras á Tarifa.....	20
De Maro á Motril.....	38
De Lobras á Canjáyar por Ugijar.....	55
De Ugijar á Adra por Berja.....	30
De Puertollano á La Carolina.....	70
De Tabernas por Lobras, Vera y Cuevas á Huércal Overa.....	75
De la estación de Baeza por Ubeda y Villacarrillo á Alcazar.....	130
De Gibralfón á la frontera portuguesa por Paimodo...	70
Del Repilado, ó del empalme de la línea de Zafra á Huelva con la de la Junto-Aracena á la frontera portuguesa.....	45

Línea de vía ancha desde Pontevedra á Ribadavia, pasando por Puente Caldelas, prolongación de la de Carril á Pontevedra.

Las líneas de un metro necesarias para enlazar Carril con El Ferrol, El Ferrol con Irún y Figaredo con León, determinando el Gobierno los puntos de enlace con las antedichas líneas.

Las líneas de un metro que faltan para completar del mismo ancho en la costa S. y SE. desde San Fernando á Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa.

Líneas situadas en las islas Baleares.

De Palma á Santañy.....	53
-------------------------	----

Líneas situadas en las islas Canarias.

De Güimar á la línea de Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	27
Del Puerto de refugio de la Luz por Palma á Telde....	23

Madrid 26 de Marzo de 1908.—El Ministro de Fomento, Augusto González Besada.

ALMERIA

Los Sres. Ministro de Fomento y Director general de Obras públicas, acompañados del Jefe del Negociado de Puertos señor Donnet y del de Construcción de Carreteras Sr. Barcala, salieron el viernes último para Almería, á fin de recibir las obras terminadas del puerto de esa hermosa ciudad. Asistieron también al

acto varios Sres. Senadores y Diputados de la referida provincia y representantes de la prensa.

El Ingeniero Director de las obras del puerto, nuestro querido compañero D. Francisco Javier Cervantes, fué muy elogiado por sus trabajos, y se acordó proponerle para una distinción honorífica, por todo lo cual felicitámosle sinceramente.

La superficie del puerto es de 1.827 metros cuadrados; se exportan por él anualmente productos por valor de 75 millones de pesetas, consistentes principalmente en uva, minerales, naranjas, almendras, cebollas y esparto.

Una Comisión de Ingenieros de Caminos de que es Jefe nuestro distinguido compañero Sr. Nicolau, ha ido recientemente á estudiar los aprovechamientos de aguas públicas superficiales y subálveas de esa provincia, especialmente en los ríos Almería, Adra, Andarax y Almanzora, para redactar un plan de las obras que pudieran ejecutarse para aumentar el riego de millares de hectáreas que podrán así sostener tres cosechas anuales.

Con la construcción esas obras hidráulicas y disponiendo de un buen puerto, la riqueza de Almería crecerá en avalancha, y desde estas columnas tributamos un aplauso á todos los que contribuyen á realizar tan legítima esperanza.

MOVIMIENTO DE PERSONAL

(Del 26 de Marzo al 2 de Abril de 1908.)

INGENIEROS

D. Francisco Altimiras, ha sido destinado á Teruel.

D. Manuel Aguilar, ha sido destinado á Ávila.

AYUDANTES

D. Antonio Iruretagoyena, ha sido trasladado del Canal de Aragón y Cataluña á la Jefatura de Logroño.

SOBRESTANTES

D. Manuel Martínez Pérez, ha fallecido.

D. José Losada Rocas, ha sido trasladado de Zaragoza al Canal de Aragón y Cataluña.

INGENIEROS MECÁNICOS, DELINEANTES É INTERVENTORES DE FERROCARRILES

No ha habido movimiento de personal durante la última semana.

INGENIERO QUÍMICO

vascongado, 26 años, con título y práctica en el Extranjero, con buenas referencias, sabiendo francés y alemán, desea puesto de porvenir.

Dirigirse á esta Administración, iniciales S. G.